

Stadtbahnausbau Stadt.Bahn.Plus

Auftakt 1. Bürgerworkshop  
Salzdahlumer Str./Heidelberg

Mittwoch, 29.08.18, 18:30 bis 21:00 Uhr, IGS Heidelberg



**Stadt.Bahn.Plus.**  
**Salzdahlumer Str./Heidelberg**  
Bringt Braunschweig weiter!

## Ergebnisprotokoll

### Ablauf

1. Begrüßung
2. Einführung und Information
  - Ziele der Bürgerworkshops
  - Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand
  - Streckenführung
  - Rück- und Verständnisfragen
3. Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge
  - Fragen, Hinweise, Einschätzungen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer
4. Zusammenfassung
5. Ausblick und Verabschiedung

### Moderation und Protokoll

Dieter Frauenholz, Elena Rautland, Hannah Jordan, Kristina Dyck, Julian Gick (KoRiS)

### Anlagen zum Protokoll

- Präsentation und Poster zum Trassenvorschlag siehe [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de)
- Ergebnisse Dialogstationen (Fragen und Anregungen aus der Diskussion der Vorschläge)

## 1 Begrüßung

### Grußworte

[Ulrich Markurth, Oberbürgermeister Stadt Braunschweig]

[Jörg Reincke, Geschäftsführer Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

### Ablauf und Teilnehmende

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

Im Fokus des **1. Bürgerworkshops** steht zunächst, über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau zu informieren. Nach der Vorstellung eines Vorschlags zur Streckenführung können alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer Rück- und Verständnisfragen stellen und im Anschluss an Dialogstationen Fragen, Hinweise und Einschätzungen zum Vorschlag für die Streckenführung einbringen.

Das **Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus** ist ein gemeinsames Vorhaben der Stadt Braunschweig und der Braunschweiger Verkehrs-GmbH. Den Prozess der Bürgerbeteiligung begleiten das Ingenieurbüro

BPR, zuständig für fachplanerische Fragestellungen, sowie das Büro KoRiS, zuständig für Organisation, Moderation und Dokumentation der Bürgerworkshops.

Beim Empfang können alle Teilnehmenden zu den **Einstiegsfragen**, wo sie wohnen und wie oft sie den ÖPNV nutzen, einen Punkt kleben: Mehr als die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommt aus den Stadtteilen Heidelberg/Melverode und Viewegsgarten-Bebelhof. Weitere kommen aus den benachbarten Stadtteilen und dem gesamten Stadtgebiet Braunschweigs. Ein Drittel der Teilnehmerinnen und Teilnehmer fährt fast täglich mit dem Bus oder der Stadtbahn, rund die Hälfte nutzt den ÖPNV mehrmals im Monat. Die Antwort 'So gut wie nie' gab weniger als ein Viertel der Teilnehmenden bei der Einstiegsfrage zur Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung an.

## 2 Einführung und Information

### Ziele der Bürgerworkshops

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 6-8)

Im **1. Bürgerworkshop** informieren Stadt Braunschweig und Braunschweiger Verkehrs-GmbH über Verfahren, Stand der Planungen sowie Rahmenbedingungen zum Stadtbahnausbau und stellen bisherige Ergebnisse und fachliche Bewertungen vor. Daran anknüpfend werden alle Fragen, Anregungen, Einschätzungen und mögliche Verbesserungen zur vorgeschlagenen Streckenführung aufgenommen sowie Vor- und Nachteile gesammelt. Alle Hinweise werden im Anschluss von den Projektbeteiligten und Planern ausgewertet, geprüft und bewertet.

An diese Ergebnisse wird in den **weiteren Workshops** angeknüpft, um mögliche Streckenführungen aus verschiedenen Sichtweisen und Perspektiven zu bewerten, gemeinsam Lösungen für Konflikte zu erarbeiten und sich auf eine mögliche Streckenführung zu verständigen. Soweit möglich sollte am Ende ein Bürgervotum für eine favorisierte Variante ausgesprochen werden.

Der gesamte Beteiligungsprozess wird auf [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) dokumentiert. Dort besteht auch die Möglichkeit einen Newsletter anzufordern und weitere Hinweise einzubringen.

### Ausbauprojekt Stadt.Bahn.Plus: Aktueller Verfahrensstand

[Albrecht Curland, Braunschweiger Verkehrs-GmbH]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folie 10)

Der Stadtbahnausbau ist ohne **Förderung** nicht finanzierbar. Um mögliche Streckenführungen für den Stadtbahnausbau identifizieren zu können, wird daher jede Variante auf Förderwürdigkeit überprüft. Dies geschieht durch eine **standardisierte Bewertung** zur Ermittlung des **Nutzen-Kosten-Indikators**: Bei der Division des Nutzens durch die jährlichen Kosten muss das Ergebnis einen größeren Wert als 1 ergeben. Wenn dies der Fall ist, überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen die volkswirtschaftlichen Kosten. Ein Wert über 1 ist ein **MUSS-Kriterium** für die Förderwürdigkeit des Ausbauprojektes.

Die Hintergründe und Vorteile des Straßenbahnausbaus werden in einem Film präsentiert, der unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) verfügbar ist.

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 12-19)

Die **Kapazitätsgrenzen des ÖPNV** sind auf einigen Streckenabschnitten in Braunschweig erreicht. Zukünftig wird die Zahl der ÖPNV-Nutzer durch den erwarteten Bevölkerungszuwachs ansteigen. Auf die zu erwartende zusätzliche Nachfrage möchte die Stadt Braunschweig frühzeitig reagieren und das **ÖPNV-Angebot ausweiten**. Gleichzeitig ist es Ziel, auf eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am städtischen Gesamtverkehr hinzuwirken, da sich daraus wichtige Effekte für die städtische Lebensqualität und den Klimaschutz ergeben. Ein Stadtbahnausbau ist dabei in den Streckenabschnitten sinnvoll, in

denen bereits heute die verkehrenden Buslinien sehr stark nachgefragt sind, wie es zu den Hauptverkehrszeiten in der Salzdahlumer Straße der Fall ist. Parallel zum Stadtbahnausbau ist eine Weiterentwicklung des Busliniennetzes vorgesehen.

Das **Stadtbahnausbaukonzept** wurde vom Stadtrat Anfang 2013 beschlossen. Aus über 100 Vorschlägen von Bürgerinnen und Bürgern wurden auf Basis von Potenzialermittlungen und ersten Kostenschätzungen neun Korridore entwickelt. Für diese erfolgten vertiefte verkehrliche und bautechnische Untersuchungen, die zu einer Fokussierung auf **sechs Korridore für das Zielnetz 2030** führten. Im Rahmen der Voruntersuchung der sechs Korridore wurde anhand der standardisierten Bewertung ein Nutzen-Kosten-Indikator von mindestens 1,3 errechnet. Genauere Informationen zur Voruntersuchung sind den Präsentationsfolien 15-19 zu entnehmen.

### Vorschläge für die Streckenführung

[Roland Böttcher, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 21-29)

Mit dem Korridor Salzdahlumer Straße/Heidberg ergibt sich die Chance einer **verbesserten Anbindung** des Bebelhofs, des Klinikums und des nordöstlichen Heidbergs an die Innenstadt und den Hauptbahnhof durch eine schnelle und umsteigefreie Verbindung **mit der Stadtbahn**. Das Fahrgastpotenzial im Einzugsbereich der Strecke ist mit 9.200 Personen sehr hoch. Hinzu kommen potenzielle Fahrgäste, die im Einzugsbereich arbeiten, Ausbildungsstätten aufsuchen oder das Klinikum erreichen wollen.

Die für den Stadtbahnausbau erforderliche **Neuordnung des Straßenraums** bietet gleichzeitig Möglichkeiten für Verbesserungen im Rad- und Fußverkehr. Eine große Herausforderung liegt in der Führung der Trasse im Bereich der DB-Brücken und der Autobahn A 39.

Die Streckenführung wird für die Betrachtung im Rahmen des Bürgerworkshops von Nord nach Süd in **vier Abschnitte** geteilt:

- Abschnitt 1: Haltestelle Hauptbahnhof – DB Brücken bis Einmündung Borsigstraße
- Abschnitt 2: Salzdahlumer Straße bis zur Brücke über A 39
- Abschnitt 3: Brücke über die A 39 bis zum Knotenpunkt Salzdahlumer Straße/Hallestraße
- Abschnitt 4: Hallestraße bis zum Bereich Erfurtplatz mit Anschluss an die bestehenden Gleise

Die Streckenführung mit den vier Abschnitten wird in der Präsentationsfolie 23 kartographisch dargestellt.

### Rück- und Verständnisfragen

Herr Reincke und Herr Böttcher beantworten folgende Fragen und Anmerkungen aus dem Plenum:

? Inwiefern werden technische Lösungen zur Lärmreduzierung angewendet?

! Die Fahrzeugtechnik bietet verschiedene Möglichkeiten Lärm zu verringern. In Kurvenbereichen kommen zukünftig Schienenschmieranlagen konsequenter zum Einsatz. Ab 2019 werden sogenannte Radabsorber auf den Tramino-Strecken getestet, die ebenfalls das Quietschen in Kurven verringern sollen. Zusätzlich werden bei der Streckenausgestaltung zunehmend Rasengleise eingesetzt.

? Wäre bei der Umsetzung ein Vorziehen der Abschnitte 3 und 4 möglich? So könnte das Klinikum frühzeitig von Süden aus angebunden werden.

! Die Einteilung der Abschnitte ist zunächst lediglich für die Diskussionen in den Bürgerworkshops vorgenommen worden. Es gibt zum jetzigen, sehr frühen Punkt der Planungen keine Einteilung der Strecke in Bauabschnitte; der Hinweis wird jedoch aufgenommen und geprüft.

### 3 Dialogstationen: Diskussion der Vorschläge in Kleingruppen

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer teilen sich in zehn zufällig zusammengesetzte Kleingruppen auf und sammeln auf Grundlage des Vorschlags zur Streckenführung Fragen, Hinweise und erste Einschätzungen an den Dialogstationen, die jeweils von einem Team von zwei Personen von Stadt Braunschweig, Braunschweiger Verkehrs-GmbH bzw. Fachplanungsbüro betreut werden. Die Kleingruppen diskutieren parallel anhand folgender Fragestellungen:

- Wo soll die neue Stadtbahnstrecke verlaufen?
- Was ist zu beachten?
- Welche Vor- und Nachteile hat der Vorschlag?

Parallel zur Diskussion an den zehn Stationen werden an einer Infostation grundsätzliche Hinweise und Fragen, u.a. zum Busergänzungsnetz, erörtert und aufgenommen.

→ Ergebnisse der Dialogstationen sowie der Infostation siehe separate Anlage

### 4 Zusammenfassung

[Dieter Frauenholz, KoRiS]

An den Dialogstationen haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die vier Abschnitte der vorgeschlagenen Streckenführung intensiv diskutiert. Die Ergebnisse aller Stationen werden in der separaten Anlage zum Protokoll des Bürgerworkshops ausführlich dargestellt.

Einige Aspekte kamen an mehreren Stationen zur Sprache, wie die Notwendigkeit eines guten **Lärmschutzes**, um Belastungen für Anwohner zu vermeiden. Vielfach angemerkt wurde auch, dass die **Anbindung** der geplanten „Bahnstadt“ sowie der Südstadt und des Stadtteils Mascherode berücksichtigt werden sollte. Es wurde darauf hingewiesen, dass für Stadtteile, die nicht an das Stadtbahnnetz angebunden sind, eine weitere Verbesserung des Busergänzungsnetzes mit kurzen Umsteigezeiten sowie separaten Busspuren besonders wichtig ist.

Viele Gruppen kommen zu der Einschätzung, dass die Stadtbahn - soweit möglich - unabhängig von Staus und Verzögerungen auf einem **besonderen Bahnkörper** fahren sollte. Einige Gruppen haben sich mit der **Lage und Ausgestaltung der Haltestellen** befasst. Vor allem das Klinikum und das Schulzentrum sollten auf kurzen Wegen zu erreichen sein. An den Haltestellen sollten Fahrradabstellmöglichkeiten eingerichtet werden und ein sicherer Zugang möglich sein.

Bezüglich der **Neugestaltung des Straßenraums** weisen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer unter anderem darauf hin, dass breite Geh- und Radwege vorgesehen und Grünstrukturen wie Alleen und Gärten erhalten werden sollten. Für den motorisierten Verkehr sollten ausreichend Parkmöglichkeiten gesichert werden, hier werden aktuell Engpässe in der Hallestraße wahrgenommen. Für den Bereich des Sachsendamms werden Möglichkeiten eines Rückbaus oder einer Begrenzung auf Tempo-30 angesprochen, wobei auch mehrfach darauf hingewiesen wird, die Feuerwehrausfahrt bei den Planungen zu berücksichtigen. Als besondere Herausforderung wird der Bereich der **Brückenunterführungen** von vielen Gruppen thematisiert. Eine gute Beleuchtung wird hier als sehr wichtig benannt und verschiedene Vorschläge zur Ausgestaltung werden eingebracht, z.B. Trennung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr im Bereich der Bahnunterführungen.

### 5 Ausblick und Verabschiedung

#### Nächste Schritte und Zeitplan

[Michael Walther, Stadt Braunschweig]

→ Siehe Präsentation unter [www.stadt.bahn.plus.de](http://www.stadt.bahn.plus.de) (Folien 38-40)

Die Projektbeteiligten werden alle Anregungen und Hinweise aus dem 1. Bürgerworkshop prüfen und bewerten. Im folgenden **2. Bürgerworkshop im Winter 2018/19** wird erläutert, wie die Hinweise in

die weitere Planung eingeflossen sind und in einer Arbeitsphase anschließend die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Streckenabschnitte, beispielsweise bezüglich der Lage der Bahngleise, detaillierter diskutiert. Im **3. Workshop im Frühjahr 2019** ist es Ziel, auf Grundlage von Vorschlägen eine gemeinsame Vorzugsvariante zu erarbeiten. Nach der Gremienabstimmung, inklusive Ratsbeschluss zur Streckenführung, erfolgt die Entwurfsplanung mit Kostenberechnung und detaillierter Standardisierter Bewertung. Nach erneuter Gremienbefassung kann voraussichtlich **2021** das **Planfeststellungsverfahren** beginnen, in dessen Rahmen erneut Beteiligungsmöglichkeiten bestehen. Im Anschluss können Fördermittel des Bundes beantragt werden und der **Bau** der Stadtbahnstrecke kann voraussichtlich im Jahr **2025** beginnen.

**Weitere Informationen** sind auf der Website [www.stadt-bahn-plus.de](http://www.stadt-bahn-plus.de) verfügbar, wo auch der Newsletter abonniert werden kann. Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich in die Interessenslisten eingetragen haben, erhalten direkt Informationen und Einladungen zu den weiteren Veranstaltungen per Mail.